



ANDUNGEBLADET

Nyhetsblad från Svensk Andungeklubb Nr 3 2008

27 okt 2008

E-postadress: info@andunge.se

Redaktör: Anders Johnsson

tel 031-254181

Årsavgift 100:- kr per person +150:- för båtägare

Plusgiro 620096-8

Andunge VM 2008

Andunge VM seglades i Stigfjorden utanför Björholmen på Tjörn 5-6 juni med sedvanligt gott väder, lätta vindar och inget regn. Totalt sex korta intensiva race och ett något längre. Segrare blev som vanligt Anders och Pia Ottosson även om Leif och Peter Sjögren höll spänningen upp till sista seglingen. Torvald Gerdrum deltog i regattamiddagen på lördagkvällen som bjöd på god mat och mycket båtsnack.



Resultat

Plats	Båt nr	Rorsman	Gast	1	2	3	4	5	6	7	Total
1	SWE111	Anders Ottosson	Pia Ottosson	1	1	(2)	1	2	2	1	8
2	SWE15	Leif Sjögren	Peter Sjögren	(3)	3	1	2	1	1	3	11
3	NOR150	ChristianFalchenberg	FrankMartin Ormstad	6	2	3	7	(10)	8	2	28
4	SWE18	Claes-Henrik Möse	L Waller C Jensen	2	8	4	3	5	(10)	8	30
5	SWE52	Staffan Ottander	Marcus Westerlind	8	(10)	6	5	3	4	4	30
6	SWE76	Peter Zachrisson	Bo Zachrisson	4	7	(11)	4	6	7	11	39
7	SWE45	Claes Holmén	Anders Rekka	(12)	6	7	6	11	3	9	42
8	SWE66	Anders Johnsson	Olle Johnsson	10	11	5	(11)	7	6	5	44
9	SWE68	Lars Gelin		(18)	12	10	8	4	5	7	46
10	SWE94	Lars Westerlind	Birgitta Westerlind	5	(13)	9	12	8	11	6	51
11	SWE51	Göran Thorsson	Paul Nilsson	(14)	4	8	9	9	9	13	52
12	SWE114	Svenning Ericsson	Ann Ericsson	11	5	13	10	(15)	14	12	65
13	SWE103	Thomas Brolin		7	9	(14)	13	12	13	14	68
14	SWE176	Bengt Witting		9	15	12	15	(17)	17	17	85
15	SWE34	Torulf Rutgersson		15	(16)	15	16	14	16	10	86
16	SWE22	Ivar Björkström		16	14	(17)	14	13	15	15	87
17	SWE33	Claes Estelle	Patrik Albertsson	13	(17)	16	17	16	12	16	90
18	NOR106	Sissel Johnsen Lie	Bjoern Lie	17	(18)	18	18	18	18	18	107



Svensk Andungeklubb 50 år

Trots att regattamiddagen i Björholmens marina och restaurang av många upplevdes som den perfekta 50-årsfesten, har det ändå kommit förslag om att fira Svensk Andungeklubbs 50-åriga levnad med ytterligare en fest på höstkanten. Styrelsen har skickat ut en preliminärförfrågan och efter att 14 medlemmar förklarat sig intresserade har styrelsen hyrt Långedragss klubbstuga lördagen den 22 november för att med mat och dryck fira klubbens jubileum.



Inbjudan till svensk Andungeklubbs 50-årskalás

Härmed inbjudes Svensk Andunge-klubbs medlemmar till 50-årskalás i Långedragss Segelsällskaps klubbstuga på Solhöjdsgatan 16 i Långedrag, Göteborg lördagen den 22 november kl 19.00.

Vi avser att bjuda på skaldjursbuffé, öl och vin, kaffe och tårta.

Någon form av underhållning planeras också, men är i skrivande stund inte klar.

Vi avser att ta ut en avgift på 400:- per person för att täcka kostnaderna.

Du som vill vara med på Andungeklubbs 50-års kalás ombedes anmäla dig till föreningens sekreterare Lotte Waller på e-postadress info@andunge och betala in 400:- kr på plusgiro 620096-8, helst före den 10 november. Det går också att betala på plats, men det blir enklare för föreningen om inbetalning sker i förväg.

OBSERVERA att även om du anmält ditt intresse tidigare vill vi ha in en definitiv anmälan så att vi kan planera mat och dryck för rätt antal personer

Kappseglingstrim

Leif Sjögren har skrivit ner lite tips för den som vill komma lite närmare täten i andunge VM och andra seglingar.

Här är mina tips om hur man får fart på sin andunge:

Botten

Botten ska vara så jämn och slät som möjligt, särskilt i främre delen. Spackla ojämnheter och skruvhål men inte spunningen eller nåten mellan borden, de ska gå igen av sig själva när båten kommer i sjön. Där får man använda mjuk tätningsmassa om det behövs, men då måste man ta bort överskottet när båten svällt. På ekträet i stävar och kölplanka är det risk att spacklingen får göras om varje år eftersom eken rör sig så mycket när den torkar och sväller.

Kölens framkant ska ju vara halvcirkelrund. Min köl var kantigare i formen så jag har spacklat upp den. Observera att cirkelformen



ska mätas vinkelrätt mot framkanten, som ju lutar. I långskeppsled få formen därför vara lite spetsigare. Jag tror också att det är bra om kölen, rodret och akterstäv avslutas med skarpa kanter så att de släpper vattnet så bra som möjligt.

Tyngd och viktfordelning

Skrovet ska förstås helst inte väga mer än tillåtet, dvs. 650 kg inkl. mast och rigg. Ha så lite fast inredning som möjligt (dvs. ingen alls!) och tag ur all onödig utrustning när du ska kappsegla. Durkar, dragg, dragglina, hink och paddel ska dock vara med. Särskilt viktigt är det att ändskeppen och mastens övre del är så lätta som möjligt. Då går båten bättre i motsjö. Byt gärna ut gamla mässingsbeslag till lättare i rostfritt, aluminium och plast.



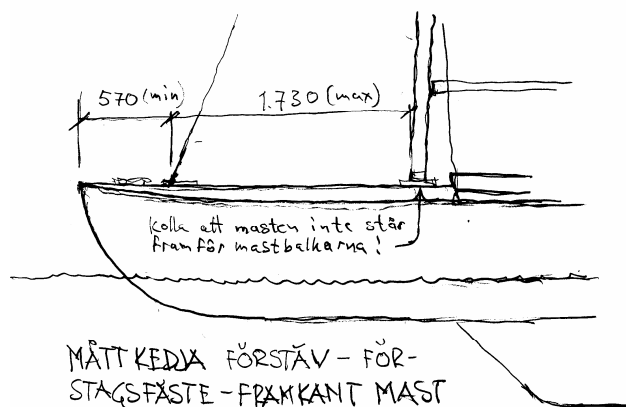
På kryss ska båten seglas ganska upprätt, utom i riktigt svag vind när man sitter i lä för att få seglen att stå. Vi brukar vara tre ombord, det lönar sig i hård vind om man inte har en gorilla till gast. På kryssen sitter vi tätt ihop på skarndäck. Det är bra att ha en krängtamp i sittbrunnen att sticka fötterna i. Att ha sex händer ombord är också till fördel vid manövrer. På länsen sitter vi ganska långt fram i sittbrunnen. På slör måste den som sköter spinnakern sitta långt fram på lovartssidan så att han eller hon ser spinnakerns förlik ordentligt. På hårda slörar med spinnaker ska man kränga ned båten och falla av och släppa storen i god tid om man riskerar en broach.

I lättare väder är det förstås bäst att vara två personer för att spara vikt. Men det är ju tråkigt för tredjegasten att bara få vara med om det blåser, så vi brukar ha full besättning även i lättvind. Man får inte heller variera antalet besättningsmedlemmar under en regatta, tror jag.

Riggen:

Av någon anledning är det en stor fördel på kryssen att luta masten bakåt och att flytta riggen så långt fram som möjligt. På länsen förlorar man lite, men det lönar sig i alla fall.

Våra klassregler anpassades för ett antal år sedan efter de norska, och på deras plastbåtar står masten långt fram. Masten får således placeras med framkanten 2320 mm akterut från förstäven. Förstagets infästning i däck (man mäter till den punkt där förstagets förlängning träffar däck) får sitta max 1750 mm för om mastens framkant. Eftersom man vill ha så stor spalt som möjligt mellan fock och stor, blir det optimala måttet från stäv till förstagsfäste alltså 57 cm. Men man kan inte utan vidare göra detta på en träbåt, eftersom masten måste stå på de kraftiga däcksbalkarna. På Quaque står masten numera rakt över den främre balken, som är förstärkt med en rostfri plåt. Man kan förstås också sätta en stötta mellan en bottenstock och däcksbalken. Observera också att förstagsfästet måste förankras ordentligt med genomgående bultar i däcksbalkarna. Se illustration.





Förutom att man tar bättre höjd med bakåtlutande mast, är det lättare att sträcka upp riggen när mastfoten kommer en bit framför röstjärnen. Jag brukar skruva åt vantskruvarna ett antal varv inför VM så att riggen blir något så när väl sträckt. Men för att skona båten släpper jag tillbaka vanten efteråt.

Mastens och storseglets form

Masten ska kunna böjas i en fin båge akterut. Det är viktigt i hårdare vind för att kunna plana ut seglet i övre delen och släppa ut vind så att båten inte kränger och blir lovgirig. På trämasterna måste man därför anpassa fiolstagens sträckning, så att man kan åstadkomma en tillräckligt stor mastböj när man sträcker upp häckstaget ordentligt. Det här beror förstås också på hur seglet är sytt. Mitt storsegel har en ganska stor kurva i mastliket, så jag behöver böja masten en hel del. Jag tror detta hjälper till för att hålla rätt form på seglet eftersom akterrundan då inte blir lika stor. Men på länsen blir det gärna rynkor utefter mastliket. Mitt segel är ganska bukigt. Det går bra i mellan- och även i hårdvind eftersom jag kan plana ut det med mastböjen. Men jag tror att ett planare segel är snabbare när det är riktigt lite vind så att duken bara hänger.

Storseglets trim

Jag brukar justera storen med skotet, häckstaget, bomnedhalet och kicktaljan. Skotpunkten (alltså travaren i skenan på skotbänken) låser jag nästan alltid midskepps men jag kan släppa ned den i riktigt hårt väder. Bomliket sträcker jag lite lagom och låter det sedan vara.

På kryss skotar jag ungefär så att lattorna är i långskeppslinjen, men särskilt i hårt väder ska den övre lattan falla ut åt lä. Det använder jag häckstaget till. Sedan behöver man oftast sträcka mastliket (med bomnedhalet) för att få buken lagom långt fram. Kicktaljan ska vara

helt lös på kryssen men tas hem rejält till länsen, särskilt i hårt väder. Det går lättast innan man fallit av. Samtidigt släpper jag på häckstaget, eftersom masten aldrig ska stå spänd på länsen. Bomnedhalet släpper jag också för att få bort rynkorna utefter masten. Och sedan gäller det ju att slacka storen så långt man kan. I hårt väder kan det dock vara bra att ta hem lite för att få kontroll på båten och undvika pendling.

Focken

Att få rätt form på focken är svårt. Den har ju inte stöd av någon mast, men man kan sträcka förstaget genom att dra åt häckstaget. Det är tydligen modernt numera att segla med helt lös rigg, men det har jag inte provat och focken bör i så fall vara sydd för ett förstag som saggår. Fockens form bör vara lagom bukig, men inte så att akterliket stänger när man skotar för att ta höjd. Skotpunkten bör sitta ganska långt in och ganska långt fram, men man får alltså inte skota åt för mycket för då stängs spalten mellan stor och fock. Därför måste man titta ofta på focken under kryss och justera fockskotet så fort vinden ökar eller lättar.

Somliga tar ned focken för att få spinnakern att stå på undanvind, men det behövs knappast. På slör gör focken lite nytta även när spinnakern är uppe. På en lång slörbog lönar det sig att skota ut focken till relingen, men det är viktigare att få spinnakern att stå.

...och allt det andra

Följer man dessa råd bör man ha en snabb båt, om den inte är i väldigt dåligt skick eller seglen har tappat formen. Andungarna är ju så lika att det knappast är trovärdigt att skylla på sin båt när det går dåligt. Men sedan gäller det ju att starta bra och att segla åt rätt håll också, och det är dessvärre en helt annan historia....

S 15 Leif Sjögren